



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 60]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 19, 2000/वैशाख 29, 1922

No. 60]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 19, 2000/VAISAKHA 29, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 19 मई, 2000

सं. टीएएमपी/22/2000—सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के पोत के डेरिकों के उपयोग पर हैवी लिफ्ट प्रभारों की छूट की सीमा बढ़ाने और उसके दरों के मान में 15 टन से अधिक और 30 टन तक भार वाले पैकेजों के ढेर लगाने और सुपुर्दगी के लिए एक अलग प्रभार निर्धारित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/22/2000—सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(मई, 2000 के 12वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है, जिसमें पोत के डेरिकों के उपयोग पर हैवी लिफ्ट प्रभारों की छूट सीमा बढ़ाने और उसके दरों के मान की पुस्तक-I के अध्याय-III में मान 'क' के अंतर्गत 15 टन से अधिक और 30 टन तक भार वाले पैकेजों के ढेर लगाने और सुपुर्दगी के लिए एक अलग प्रभार निर्धारित करने का अनुरोध किया गया है।

2. इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी द्वारा 20 टन से अधिक भार वाले पैकेजों पर हैवी लिफ्ट प्रभार लगाने के संबंध में 11 मार्च, 99 और 27 सितम्बर, 99 को आदेश पारित किए थे। हैवी लिफ्ट प्रभारों से संबंधित मामलों पर प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई व्यवस्थाएं निम्नलिखित हैं :-

- (i) 'हैवी लिफ्ट' को ऐसे किसी पैकेज के रूप में परिभाषित किया जाएगा, जिसका वजन 20 टन और उससे अधिक हो।
- (ii) परिणामतः, 20 टन तक भार वाले पैकेजों पर हैवी लिफ्ट प्रभार से छूट रहेगी।
- (iii) (क) जब कभी 20 टन से अधिक भार वाले पैकेज पत्तन न्यास के हैवी लिफ्ट क्रेन के प्रयोग के बिना पोत के अपने गियर द्वारा उतारे जाते हैं अथवा लादे जाते हैं, तब (हैवी लिफ्ट) प्रभार सामान्य दर के 50% की दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (ख) तथापि, यह प्रभार निम्नलिखित मामलों में नहीं लगाया जाएगा :-
  - (क) 'ऐसे मामलों में जहां हैवी लिफ्ट को डेरिक द्वारा बार्ज पर लादा जाता है अथवा उतारा जाता है, बशर्ते कि बार्ज को सामान्य हैवी लिफ्ट क्रेन प्रभारों के भुगतान पर पत्तन के हैवी लिफ्ट क्रेन के उपयोग द्वारा उतारा जाता हो अथवा लादा जाता हो।
  - (ख) ऐसे मामलों में जहां यद्यपि हैवी लिफ्ट क्रेन की 20 टन से अधिक भार वाले पैकेजों की उतराई या लदान के लिए मांग की गई है, परंतु पत्तन के मुख्य यांत्रिक इंजीनियर द्वारा प्रमाणित के अनुसार रख-रखाव करने, जांच-पड़ताल, मरम्मत, अन्य पार्टों द्वारा भाड़े पर लिए जाने के कारण क्रेन की अनुपलब्धता जैसे कारणों से और जब पोत के अपने डेरिक के प्रयोग द्वारा हैवी लिफ्ट अनिवार्यतः उतारे और लादे जाते हैं, तब हैवी लिफ्ट क्रेन प्रदान नहीं की जा सकें।
  - (ग) कंटेनरों के मामले में खाली अथवा कार्गो से भरे हों, पोत के अपने डेरिक के प्रयोग द्वारा उतारे या लादे गए।'

3. सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि उसे पत्तन प्रयोक्ताओं से निम्नलिखित अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं :-

- (i) हैवी लिफ्ट की छूट सीमा को 20 टन से बढ़ाकर 30 टन किया जाए, क्योंकि सीएचपीटी की हैवी लिफ्ट क्रेन की अनुपलब्धता के कारण अधिकतर पैकेज उनके अपने पोत के डेरिकों द्वारा प्रहस्तन किए जाते हैं।
- (ii) ढेर लगाने और सुपुर्दगी के प्रचालन के लिए 15 टन और 30 टन से अधिक भार वाले पैकेजों के संबंध में कोई दर नहीं है, इसलिए मान 'क' के अंतर्गत एक नई दर शामिल की जाए, ताकि चेन्नई में से अधिक कार्गो, विशेषकर इस्पात कॉयल्स गुजर सकें।
- (iii) कार्गो की शीघ्र सुपुर्दगी के लिए निजी क्रेन लाने की अनुमति देना। व्यापार जगत ऐसे मामलों में हैवी लिफ्ट क्रेन किराया प्रभार का 10 प्रतिशत भी देने को तैयार है।

4. पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा बताई गई उपर्युक्त समस्याओं को कम करने के लिए सीएचपीटी ने निम्नलिखित प्रस्ताव किए हैं :-

- (i) जब भी पोत का डेरिक प्रयोग किया जाता है, हैवी लिफ्ट की छूट सीमा को 20 टन से बढ़ाकर 30 टन करना । 30 टन से अधिक भार वाले पैकेजों के मामले में, जब सीएचपीटी का उपस्कर उपलब्ध हो लेकिन प्रयोग न किया जाए तथा केवल पोत का डेरिक प्रयोग किया जाए, तब क्रेन किराया प्रभार का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा ।
- (ii) 15 टन से अधिक और 30 टन तक भार वाले पैकेजों के लिए इसकी दरों की अनुसूची के मान 'क' में एक अलग दर शामिल की जाएगी ।
- (iii) पार्टियों के विशेष अनुरोध पर शीघ्र सुपुर्दगी के लिए जब भी निजी क्रेन प्रयोग में लाई जाती हैं, सभी पैकेजों पर हैवी लिफ्ट प्रभारों के 10 प्रतिशत की दर पर प्रभार लगाना, बशर्ते कि यातायात (विभाग) द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि सुपुर्दगी शीघ्र हुई थी ।

5. सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि जहां पोत के डेरिक के प्रयोग द्वारा पैकेजों की सीधे सुपुर्दगी की जाती है, उन मामलों में हैवी लिफ्ट प्रभारों की छूट सीमा में वृद्धि से पत्तन में से अधिक कार्गो गुजरने की आशा है । उन्होंने उल्लेख किया है कि सीएचपीटी हैवी लिफ्ट परेषण की सीधे सुपुर्दगी के मागले में कोई सीधी सेवा प्रदान नहीं करता है, जब इसके उपस्कर का प्रयोग नहीं किया जाता हो ।

6. निर्धारित पद्धति के अनुसार सीएचपीटी का प्रस्तान संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

निर्धारित समय सीमा की समाप्ति के दो सप्ताह बाद भी उनसे कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं ।

#### हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल

- (i) व्यापार जगत के अनुरोध के प्रति उसके दृष्टिकोण के लिए सीएचपीटी द्वारा दर्शाए गए सौहार्द की हम प्रशंसा करते हैं ।
- (ii) हमारा विचार है कि स्लैब लागू करने से व्यापार जगत को प्रहस्तन लागत कम करने से काफी लाभ होगा ।
- (iii) सुपुर्दगी शीघ्रतापूर्वक हुई या नहीं को सुनिश्चित करने के लिए यातायात विभाग के प्रमाणपत्र पर जोर दिए बिना, शीघ्र सुपुर्दगी के लिए निजी उपस्कर के प्रयोग पर हम 10 प्रतिशत प्रशुल्क लगाए जाने का सुझाव देते हैं ।

#### चेन्नई सीमाशुल्क गृह एजेंट्स संघ

- (i) हम सीएचपीटी से इस बात पर सहमत हैं कि जब भी पोत के डेरिक का प्रयोग किए जाने पर छूट सीमा को बढ़ाकर 20 टन से 30 टन तक किया जाए ।
- (ii) 15 टन से अधिक और 30 टन तक के पैकेजों पर सुझाई गई दर हमें स्वीकार्य है ।
- (iii) निजी क्रेन का प्रयोग करने पर सभी पैकेजों पर हैवी लिफ्ट प्रभारों का 10 प्रतिशत लगाए जाने के लिए हम सहमत हैं ।

- (iv) तथापि, हमारे विचार में निजी क्रेन की अनुमति देने संबंधी प्रस्ताव में संलग्न शर्त अवास्तविक है । किसी विशेष अवधि में प्रहरतन किए जाने वाले हेवी लिफ्ट की मात्रा के संबंध में पत्तन ने कोई मानदंड निश्चित नहीं किया है और इसलिए शीघ्र अथवा धीमी सुपुर्दगी की मात्रा नहीं बताई जा सकती । स्पष्ट सीमा निर्धारण (बैंचमार्क) न होने के कारण ऐसे खंड से विवाद उत्पन्न होगा । हमारा मत है कि यह खंड हटा दिया जाना चाहिए ।

#### चेन्नई पत्तन कुली संघ

पोत के डेरिक का प्रयोग किए जाने पर हैवी लिफ्ट प्रभारों की छूट की सीमा बढ़ाए जाने और 15 टन से अधिक तथा 30 टन तक भार वाले पैकेजों के लिए मान 'क' के अंतर्गत एक अलग प्रभार का प्रावधान करने के लिए हम सीएचपीटी के प्रस्ताव का स्वागत करते हैं ।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)

हमारे ओर से कोई विशेष टिप्पणी नहीं है ।

7. सदरन वाणिज्य एवं उद्योग मंडल, तमिल वाणिज्य मंडल, चेन्नई स्टीमर एजेंट्स संघ, मद्रास वाणिज्य एवं उद्योग मंडल, एफआईआईओ, इंडियन मर्चेन्ट्स चेम्बर और ऑल इंडिया शिपर्स काउंसिल से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।
8. सीएचपीटी के प्रस्ताव का विषय व्यापार जगत को कुछ लाभ प्रदान करना है । प्रयोक्ताओं ने भी सीएचपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव का स्वागत किया है । इसे देखते हुए, प्राधिकरण ने अलग से संयुक्त सुनवाई आयोजित न करते हुए मामले पर निर्णय करने की कार्यवाही की है, क्योंकि लिखित टिप्पणियां आयोजित करके काफी विचार-विमर्श किया जा चुका है ।
9. इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :—
- (i) सीएचपीटी का प्रस्ताव इस विषय पर प्राधिकरण के पूर्ववर्ती आदेश के न तो विरुद्ध है अथवा न ही हट कर है । इसमें केवल प्रावधानों को और उदार बनाने के लिए अनुरोध किया गया है ।
  - (ii) सभी संबद्ध प्रयोक्ता-संगठनों ने इस प्रस्ताव का हार्दिक स्वागत किया है ।
  - (iii) जहां पोत के डेरिकों का प्रयोग किया जाता है, उन मामलों में हैवी लिफ्ट के वर्गीकरण के लिए छूट सीमा को 20 टन से बढ़ाकर 30 टन करने का सीएचपीटी का प्रस्ताव औचित्यपूर्ण है ।
  - (iv) सीएचपीटी के दरों के मान की पुस्तक-I अध्याय-III में मान 'क' में पत्तन-न्यास की क्रेनों के प्रयोग द्वारा ढेर लगाने और सुपुर्दगी के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं । मान 'ग' में हैवी लिफ्टों के लिए क्रेनों के प्रयोग संबंधी प्रभार निर्धारित किए गए हैं । सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि 10 टन से 15 टन तक भार वाले पैकेजों के लिए मान 'क' में प्रभार मान 'ग' में तदनुसूची दर का 50 प्रतिशत निर्धारित किया गया है । तदनुसार, इसने मान 'क' में 15 टन से अधिक और 30 टन तक भार वाले पैकेजों के लिए एक नया स्लैब शामिल करने और मान 'ग' में उपलब्ध तदनुसूची स्लैब के लिए दर का 50 प्रतिशत मानते हुए एक दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है । सीएचपीटी का प्रस्ताव तर्कसंगत है और

15 टन से 30 टन के बीच भार वाले पैकेजों के लिए हैवी लिफ्ट प्रभारों के भुगतान से व्यापार जगत को राहत मिलने की आशा है ।

सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित दरें सीएचपीटी के कार्गो और पोत-संबद्ध प्रभारों के आम संशोधन से संबंधित प्राधिकरण द्वारा 22 मार्च, 2000 को पारित आदेश के कारण संशोधित हो गई हैं । प्राधिकरण का यह आदेश राजपत्र में 10 अप्रैल, 2000 को अधिसूचित हो चुका है । क्रेन भाड़ा प्रभारों को प्राधिकरण के आदेश द्वारा (तत्कालीन) विद्यमान दरों में 100 प्रतिशत संशोधन किया गया है । क्रेन भाड़ा कार्गो-संबद्ध प्रभार है, इसलिए संशोधित दरें तदनुसार 10 अप्रैल, 2000 से लागू हो गई हैं । पहले ही लागू किए गए संशोधन के आलोक में सीएचपीटी के प्रस्ताव में उल्लिखित दरों में 100 प्रतिशत संशोधन किया जाना है ।

- (v) सीएचपीटी ने निजी क्रेन के प्रयोग पर सभी पैकेजों पर हैवी लिफ्ट प्रभारों का 10 प्रतिशत प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है । इसने "पार्टियों के विशेष अनुरोध पर जब भी शीघ्र सुपुर्दगी अपेक्षित हो" और "शीघ्र सुपुर्दगी पूरी होने को यातायात द्वारा सुनिश्चित किए जाने के शर्ताधीन" जैसी शर्तें जोड़ने का प्रस्ताव किया है । सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि कार्गो की शीघ्र सुपुर्दगी के लिए निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमति दिए जाने पर व्यापार जगत हैवी लिफ्ट क्रेन भाड़ा प्रभारों का 10 प्रतिशत देने के लिए इच्छुक है । सीएचपीटी के प्रस्तावों पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय प्रयोक्ता अभिकरणों ने भी यह प्रभार लगाने पर आपत्ति नहीं की है । तथापि, प्रयोक्ता अभिकरणों को सुपुर्दगी के शीघ्र होने या न होने संबंधी प्रत्येक सुपुर्दगी के उल्लेख के लिए यातायात विभाग से प्रमाणपत्र की अपेक्षा पर आशंका है, जैसाकि कुछ प्रयोक्ताओं ने उचित उल्लेख किया है कि पत्तन न्यास ने इसकी अपनी क्रेनों का प्रयोग करते हुए पैकेजों की सामान्य सुपुर्दगी के लिए कोई स्पष्ट सीमारेखा (बेंचमार्क) निर्धारित नहीं की है । ऐसी कोई सीमारेखा न होने पर यह मूल्यांकन करना कठिन होगा कि निजी उपस्कर का प्रयोग किए जाने पर क्या सुपुर्दगी शीघ्र हुई थी अथवा धीमे हुई थी । किसी भी हालत में प्रत्येक मामले में ऐसा मूल्यांकन करना अत्यंत कठिन होगा । अन्य समस्याओं के अलावा प्रमाणन में लगने वाला समय शीघ्र सुपुर्दगी द्वारा बचाए गए समय को प्रतिसंतुलित कर देगा ।

10. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है :-

- (i) जहां पोत के डेरिकों का प्रयोग किया जाता है, उन मामलों में हैवी लिफ्ट के वर्गीकरण के लिए छूट सीमा को 20 टन से बढ़ाकर 30 टन करने के सीएचपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है ।

(ii) सीएचपीटी के 15 टन से अधिक और 30 टन तक भार वाले पैकेजों के लिए इसके दरों के मान की पुस्तक I, अध्याय—III, मान 'क' में एक नया स्लैब शामिल करने और उस स्लैब के लिए 232.50 रुपए प्रति टन प्रति उत्तोलन (हाइस्ट) की दर निर्धारित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है ।

(iii) सीएचपीटी पार्टियों के अनुरोध पर निजी उपस्कर की अनुमति दे सकता है और हैवी लिफ्ट प्रभारों का 10 प्रतिशत वसूल कर सकता है । तथापि, ऐसे मामलों में प्रत्येक सुपुर्दगी के शीघ्र होने के संबंध में परिवहन विभाग के प्रमाण पत्र के लिए जोर देने की आवश्यकता नहीं है । इस आदेश के क्रियान्वयन की तारीख से छह महीने की अवधि के दौरान प्राप्त होने वाले अनुभव के आधार पर पत्तन न्यास यह निर्धारित करने के लिए उनसे कार्य-निष्पादन में वास्तव में सहायता मिली है, नए प्रबंधों का मूल्यांकन कर सकता है और वे चाहें तो उक्त आधार पर कार्य-निष्पादन मानक निर्धारित कर सकते हैं ।

11. सीएचपीटी को एतद्वारा निर्देश दिया जाता है कि वे प्राधिकरण के इस आदेश के अनुसार अपने दरों के मान में उचित संशोधन शामिल करें ।

12. यह आदेश भारत के राजपत्र में इसके अधिसूचित किए जाने की तारीख से तत्काल प्रभाव से लागू हो जाएगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000 असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 19th May, 2000

**No. TAMP/22/2000-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposals of the Chennai Port Trust to enhance the ceiling for exemption of heavy lift charges whenever ship's derricks are used and to prescribe a separate charge for packages weighing over 15 tonnes and upto 30 tonnes for stacking and delivery in its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No.TAMP/22/2000-CHPT****The Chennai Port Trust**

...

**Applicant****ORDER**

( Passed on this 12th day of May 2000 )

This case relates to a proposal from the Chennai Port Trust (CHPT) to enhance the ceiling for exemption of heavy lift charges whenever ship's derricks are used and to prescribe a separate charge for packages weighing over 15 tonnes and upto 30 tonnes for stacking and delivery under Scale 'A' in Chapter III – Book-I of its Scale of Rates.

2. This Authority had passed orders on 11 March 99 and 27 September 99 about heavy lift charges imposed on packages over 20 tonnes by the CHPT. The arrangements prescribed by the Authority on matters relating to heavy lift charges are:

- (i). 'Heavy lift' shall be defined as any package weighing 20 tonnes and above.
- (ii). Packages weighing upto 20 tonnes shall, consequently, be exempt from levy of heavy lift charges.
- (iii). (A). Whenever packages weighing above 20 tonnes are landed or shipped by the ship's own gear without the use of the Port Trust's heavy lift cranes, (heavy lift) charges shall be recovered at 50% of the normal rate.  
(B). This charge shall not, however, be levied in the following cases:
  - (a). In cases where the heavy lift is discharged by derricks into or loaded by derricks from barges subject to the barge being released or loaded by the use of the Port's heavy lift cranes on payment of the normal heavy lift crane charges.
  - (b). In cases where the heavy lift cranes though requisitioned for landing or shipment of packages weighing above 20 tonnes but could not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non-availability of the crane because of being hired by another party, etc., as certified by the Port's Chief Mechanical Engineer and when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks.

- (c). In case of containers, either empty or stuffed with cargo, landed or shipped by the use of the ship's own derricks."

3. The CHPT has stated that it has been receiving the following representations from port users:

- (i). Enhancing the exemption limit of heavy lifts from 20 tonnes to 30 tonnes as most of the packages are handled through their own ship's derricks, on account of non-availability of the CHPT's heavy lift crane.
- (ii). Introduction of a new rate under Scale-A since there is no rate available in respect of packages weighing over 15 tonnes and 30 tonnes for stacking and delivery operation, so that more cargo can pass through the Chennai Port, especially the steel coils.
- (iii). Permission to bring in private cranes for quicker delivery of cargo. The Trade is even willing to pay 10% of the heavy lift crange charges in such cases.

4. To mitigate the above-mentioned problems posed by the port users, the CHPT has now made the following proposals:

- (i). To increase the exemption limit of heavy lift from 20 tonnes to 30 tonnes, whenever the ship's derricks are used. For packages weighing more than 30 tonnes whenever CHPT's equipment are available but not used and ship's derricks alone is used 50% of the crange charges will be levied.
- (ii). To introduce a separate rate for packages weighing over 15 tonnes and upto 30 tonnes in Scale 'A' of its Schedule of Rates.
- (iii). To levy a charge at the rate of 10% of heavy lift charges on all the packages whenever private cranes are used for faster delivery at the specific request of the parties and subject to ensuring by the traffic (department) that faster delivery had taken place.

5. The CHPT has stated that more cargo is likely to pass through the port by increasing the exemption limit of heavy lift charges in the cases where packages are directly delivered using the ship's derricks. It has added that the CHPT is not rendering any direct services in the case of direct delivery of heavy lift consignment, when its equipment are not used.

6. In accordance with the procedure prescribed, the proposal of the CHPT was circulated among the concerned port users. Comments received from them are summarised below:

**Indian National Shipowners' Association**

No comments have been received from them even two weeks after expiry of the stipulated time limit.



**Hindustan Chamber of Commerce**

- (i). We appreciate the gesture shown by the CHPT for its approach towards the request from the trade.
- (ii). We are of the view that introduction of the slab would benefit the trade a lot in reducing the handling cost.
- (iii). We suggest that 10% of the tariff may be charged when private equipment are used for quicker delivery without insisting for the certification of the traffic department to ensure whether the delivery was faster or not.

**The Chennai Custom House Agents' Association**

- (i). We are in agreement with the CHPT to increase the exemption limit from 20 tonnes to 30 tonnes whenever the ship's derricks are used.
- (ii). The suggested rate for packages over 15 tonnes and upto 30 tonnes is acceptable to us.
- (iii). We are agreeable to a levy of 10% of heavy lift charges on all packages towards use of private crane.
- (iv). However, in our opinion, the condition attached to the proposal for allowing the private crane is subjective. There is no parameter set by the port for quantum of heavy lift to be handled in a specified period and hence faster or slower delivery cannot be quantified. In the absence of a clear benchmark such a clause will lead to dispute. We are of the opinion that this clause should be deleted.

**Chennai Port Stevedores Association**

We welcome the proposal of the CHPT for enhancement of the ceiling for exemption of heavy lift charges whenever ship's derricks are used and provision of a separate charge under Scale 'A' for packages weighing over 15 tonnes and upto 30 tonnes.

**The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)**

We have no specific comments to offer.

7. No response has been received from the Southern Chamber of Commerce and Industry, Tamil Chamber of Commerce, Chennai Steamer Agents' Association, Madras Chamber of Commerce and Industry, FIEO, Indian Merchants Chamber and All India Shippers' Council.

8. The subject proposal of the CHPT is for extending some benefits to the trade. The users have also welcomed the proposal made by the CHPT. That being so, the Authority proceeded to decide the case without setting up a separate Joint Hearing, as adequate consultation has been made by inviting written comments.

9. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the CHPT does not in any way conflict with or detract from the earlier Order of this Authority on the subject. It only seeks to further liberalise the provisions.
- (ii). All the concerned user-organisations have wholeheartedly welcomed the proposal.
- (iii). The proposal of the CHPT to increase the exemption limit from 20 tonnes to 30 tonnes for classifying heavy lift in the cases where the ship's derricks are used is justifiable.
- (iv). Scale 'A' in Chapter III – Book I of the CHPT Scale of Rates prescribes charges for stacking and delivery using the port trust cranes. Scale 'C' prescribes charges for use of cranes for heavy lifts. The CHPT in its proposal pointed out that the charge fixed in Scale 'A' for packages weighing from 10 tonnes to 15 tonnes is 50% of the corresponding rate in Scale 'C'. Accordingly, it has proposed to introduce a new slab for packages weighing above 15 tonnes and upto 30 tonnes in Scale 'A' and to prescribe a rate therefor by considering 50% of the rate for the corresponding slab available in Scale 'C'. The proposal of CHPT is reasonable and is expected to provide relief to the trade from payment of heavy lift charges for packages weighing between 15 tonnes to 30 tonnes.

The rates quoted by the CHPT in its proposal have undergone a revision following the Order passed by the Authority on 22 March 2000 relating to the general revision of cargo and vessel related charges of the CHPT. This Order of the Authority has been notified in the Gazette on 10 April 2000. The crantage charges have been ordered by the Authority to be revised by 100% of the (then) existing rates. Crantage being a cargo-related charge, the revised rate therefor has accordingly come into effect from 10 April 2000. In the light of the revision already effected, the rates indicated in the proposal of the CHPT are to be revised by 100%.

- (v). The CHPT has proposed to levy a charge of 10% of the heavy lift charges on all packages towards use of private crane. It has proposed to attach conditions like "whenever faster delivery is required at the specific request of the parties" and "subject to ensuring by the traffic that faster delivery had taken place". The CHPT has pointed out that the trade are willing to pay 10% of the heavy lift crantage charges whenever the private cranes are permitted to be used for quicker delivery of cargo. The user agencies while

communicating their comments on the CHPT proposal have also not objected to levy of this charge. However, the user agencies are apprehensive of the requirement of certification from the traffic department for each and every delivery indicating whether the delivery was faster or not. As justifiably pointed out by the some of the users, the Port Trust has not prescribed any clear benchmark for normal delivery of packages using its own cranes. In the absence of such benchmark, it will be difficult to assess whether the delivery is faster or slower whenever private equipment are used. In any case, it will be cumbersome to go in for such an assessment in every case. Apart from other hassles, the time taken for the certification may well offset the time gained by faster delivery!

10. In the result and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Authority decides as follows:

- (i). The proposal of the CHPT to increase the exemption limit from 20 tonnes to 30 tonnes for classifying heavy lift in the cases where the ship's derricks are used is approved.
- (ii). The CHPT's proposal to introduce a new slab in Scale 'A'. CHAPTER-III – BOOK-I of the its Scale of Rates for packages weighing over 15 tonnes and upto 30 tonnes and to prescribe a rate of Rs.232.50 per tonne per hoist for that slab is approved.
- (iii). The CHPT can allow the private equipment at the request of the parties and charge 10% of the heavy lift charges. In such cases, however, certification of the Traffic Department about each and every delivery being faster need not be insisted upon. Based on the experience to be gained during a period of six months from the date of the implementation of this Order, the port trust can get the new arrangements evaluated to determine whether they have really helped to improve performance; and, if they have, to fix performance standards on that basis.

11. The CHPT is hereby directed to incorporate appropriate changes in its Scale of Rates in accordance with this Order of the Authority.

12. This Order shall come into force with immediate effect from the date of its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman  
[Advt./III/IV/143/2000 Exty.]

